

[Dohrmann]

over Store Bælt, som har været diskuteret i så mange, mange år. Uanset hvilken kæphest man rider her i salen eller i den her debat, enten fordi man er sømand, eller fordi man f.eks. bor i nærheden af et skibsværft i Nakskov, så findes der ingen saglige argumenter mod det forslag, fremskridtspartiet har fremsat.

Det drejer sig jo ikke bare om en billig og hurtig transportform – jeg håber, vi alle er interesserede i, at det skal vi have – det drejer sig i allerhøjeste grad også om at binde landsdelene sammen. Store Bælt virker i dag som en toldmur tværs gennem Danmark. Det er ikke uden grund, man har set i de senere år, at de største investeringer, selv om de ganske vist har været for små, nu gøres på Fyn og i Jylland. Hvorfor, tror man? Det er simpelthen, fordi man ikke er interesseret i at skulle tværs igennem den toldmur, hvor man risikerer, at nogle søfolk fra Preben Møller Hansens brigade blokerer klapperne, således at de saboterer det hele. Derfor etablerer man sig naturligvis enten på Fyn eller i Jylland, hvor der er nogle stabile trafikforbindelser.

Men det er forkert at splitte landet op på den måde, for København er stadig væk Danmarks hovedstad. Med den drejning og den udvikling, der kan forventes også fra EFs side, må man se i øjnene, at resultatet vil blive, at selv om København står som hovedstad på papiret, så vil store byer som f.eks. Hamburg og Bremen trække som magneter, og derved bliver København faktisk reduceret til et sted, hvor bureaukrater og folketingsmedlemmer mødes ved lejlighed. Det er den anden side af sagen.

Jeg vil da godt give modstanderne af en fast forbindelse over Store Bælt ret i, at selvfølgelig vil der blive en overgangsperiode, hvor det giver problemer, f.eks. for byer som Nyborg og Korsør. Det er da helt klart, at man i de byer og i de områder spekulerer over, hvad de mennesker, der i dag har deres job i forbindelse med færgedriften, skal bestille, når der kommer en fast forbindelse. Det er helt sikkert, at mange søfolk vil være nødsaget til at søge sig et andet job. Så kan man sige i dag: ja men hvor er så det job?

Det skal vi se at få ændret, således at der bliver nogle flere tilbud. Hvor mange i dagens Danmark har ikke været tvunget til at skifte erhverv på grund af den ene eller den

anden ting? Jeg tror ikke, at der er nogen, der har garanteret søfolkene eller andre, at de ved at vælge den levevej kunne være sikre på at have det som livsbeskæftigelse. Når man tager det hele i betragtning ud fra et samfundshensyn, så kan man ikke, selv om jeg udmærket forstår, at de mennesker er nervøse, gå imod et projekt, når det vil medføre så mange uheldige konsekvenser i andre retninger.

Man bruger også det argument, at skibsværfterne vil gå nedenunder og hjem, såfremt man ikke skal have bygget nogle færger. Jeg vil faktisk gerne have afklaret, hvilket dansk skibsværft der er blevet etableret med henblik på statslige investeringer, først og fremmest Storebæltfærger. Jeg tror ikke, at noget dansk værft vil påstå, at det går nedenunder og hjem, fordi det ikke skal bygge et par færger til Store Bælt en gang imellem. Jeg mener slet ikke, at det argument holder.

Vi har meget nøje gennemgået både fordele og ulemper, og vi er kommet frem til, at det positive ved at få en fast forbindelse så langt opvejer det negative, og at vi hurtigst muligt bør gå i gang. Vi har efterhånden diskuteret Store Bælt mange gange, men jeg vil gerne gentage de gode argumenter, der er for hurtigst muligt at gå i gang.

For det første får vi landsdelene bundet sammen og får sløjftet den toldmur, vi i dag har. Vi får de mange tusinde arbejdsløse, vi har i dag, sat i gang med et stykke meningsfyldt arbejde. Selv i trediveerne indså man, at det var bedre at få bygget eksempelvis Lillebæltsbroen i stedet for blot at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse. Det er selvfølgelig det nemmeste at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse uden at få noget til gengæld, men lad os da få nogle værdier for den arbejdskraft, som hellere end gerne vil i gang med at bestille noget i stedet for at gå ledig og ikke vide, hvad den skal få tiden til at gå med.

Vi sparer en masse af det dyre brændstof, der importeres fra udlandet, ikke alene til de mange store færger, men også til flere af de indenrigsflyveruter, der bliver overflødige, når man i løbet af kort tid kan være fremme med tog. Den kollektive trafik med togene vil blive styrket, fordi rejsetiden forkortes. Vi vil undgå den forurening, de mange færger og passagerer i dag forårsager, og vi vil opnå billigere varetransport, hvilket i første om-